

المصدر: اسلام اونلاين

التاريخ: ٢ فبراير ٢٠٠٩

القرصنة البحرية.. فاعل معلوم ومواجهة غائبة

حسام عبدالقادر



فدية بملايين
الدولارات..
سطو على
السفن
العملاقة
وليس فقط
الصغيرة..
أسر وقتل
بحارة على

متن تلك السفن.. سيناريو أصبح متكرراً مع انتشار حوادث القرصنة التي تمثل الكابوس المزعج لأي ربان سفينة أو بحار ينوي القيام برحلة بحرية تجارية في أعالي البحار.

يحدث كل ذلك في صمت غريب من المجتمع الدولي الذي لم يقم حتى الآن بمواجهة فعلية وحاسمة لهذه العمليات الإرهابية التي لا تقل خطورة عن أي عملية إرهابية تحدث داخل أي بلد في العالم.

هذه المشكلة كانت محورا للندوة الدولية التي نظمتها الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بعنوان: "القرصنة البحرية.. التحديات والمواجهة" يوم السبت ٢٤ يناير ٢٠٠٩، وشارك فيها عدد من الخبراء الدوليين في مجال الملاحة البحرية.

افتتح الندوة إيفثيموس ميتربوليس سكرتير المنظمة البحرية الدولية الذي عكست كلمته بما تحويه من إحصائيات صادمة مدى حجم المشكلة خاصة عند السواحل الإفريقية، فبينما لم تشهد هذه السواحل خلال عام ٢٠٠٠ سوى ٥٠ حادثة من أصل ٤٧١ حادثة، ارتفع المعدل -كما أعلن ميتربوليس- إلى ١٣٥ حادثة من أصل ٣٠٥ عام ٢٠٠٨.

تغير الهدف والأسلوب

والمثير للدهشة - كما أشار الربان د. رفعت رشاد رئيس الجمعية العربية للملاحة - أن هذا النشاط لم يعد يفرق بين الناقلات الصغيرة والكبيرة، بل بدأ يتعامل مع الكبيرة أيضاً؛ حيث تعرضت السفن الكبيرة من نوع ناقلات الحبوب لـ ٣٩ حادثة عام ٢٠٠٨، وسفن الحاويات لـ ٣٧ حادثة، وناقلات البترول والكيماويات لـ ٢٥ حادثة، وأكبر هذه الحوادث التي وقعت في بداية شهر نوفمبر ٢٠٠٨؛ حيث تم اختطاف ناقلة البترول السعودية العملاقة "سيروز ستار" وحمولتها التي بلغت قيمتها ١٠٠ مليون دولار من مسافة تزيد عن ٤٥٠ كم من ساحل زيمبابوي، وتم التفاوض لدفع فدية تصل إلى ٢٥ مليون دولار.

ولا يعتبر التغير في حجم السفن التي يتعامل معها القرصنة هو التطور الوحيد في هذا النشاط، بل إن طبيعة هجماتها تطورت هي الأخرى، ولم تعد مجرد سرقة للمعدات، بل تعدتها إلى اختطاف كامل للسفن، وطلب مبالغ كبيرة كفدية.

وهذا التحول يشير لتخطيط جيد، واستخدام تكتيكات محددة ومدروسة، أرجعها تقرير للمنظمة البحرية الدولية -قرأ ميتربوليس فقرات منه- إلى دخول المنظمات الإرهابية مجال القرصنة.

التجارة في مازق

وخطورة هذا النشاط ليس في حجم ما يطلبونه من فدية؛ ولكنه يضع التجارة البحرية في مازق حقيقي، كما يعمل على زيادة تكلفة النقل البحري؛ مما يزيد من كابوس الكساد الاقتصادي العالمي وحدثه على شعوب العالم.

هكذا أوضح د. محمد فرغلي مدير الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا الذي طالب بضرورة الوصول إلى إجراءات إيجابية وفعالة من المجتمع الدولي لمحاربة القرصنة، وحماية العاملين في البحر، خاصة في مناطق السواحل الصومالية، وتأمين وسلامة أمن الممرات الملاحية خاصة في خليج عدن.

وترجع أهمية هذا الممر -بحسب د.فرغلي- إلى تدفق التجارة العالمية عبر قناة السويس من خلاله، ويكفي العلم بأن ١٢% من الإجمالي العالمي لتجارة البترول المنقولة بحرا تستخدمه، هذا بالإضافة إلى الكميات الهائلة من البضائع والسلع التي تنقل من خلاله إلى أوروبا.

ولا يرى د.فرغلي في تحويل المسار الملاحي بعيدا عن قناة السويس حلا لهذه المشكلة؛ لأنه سيضعف

المدى الزمني لطول الرحلة البحرية للسفن من خليج عدن إلى أوروبا، بالإضافة إلى زيادة كميات الاستهلاك، وزيادة حجم الانبعاثات الغازية، والارتفاع الحاد في قيمة التكلفة الإجمالية للنقل البحري.

ومن جانبه، أشار ميتربوليس إلى أن حوادث القرصنة أثرت على المعونات التي تنقلها الدول لبعضها البعض، وكان لها تأثيرات ضارة على البيئة البحرية بسبب استخدام القنابل والمتفجرات.

كما عبر اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحري السابق، ورئيس ميناء بورسعيد السابق، عن قلقه من تأثيرها على حياتنا اليومية؛ حيث تعمل دون تسلسل التدفق الآمن للتجارة الدولية، وبالتالي إعاقة المنتجات من الوصول إلى الأسواق، مشيرا إلى وجود معلومات خفية بالنسبة لهذه الظاهرة؛ لأن الذي يقوم بهذه الأعمال هم جماعات منظمة مسلحة، والسؤال: من يقوم بتسليحهم وإمدادهم بالمعلومات؟ لأنهم كأفراد لا يمكنهم الوصول إلى كل هذه المعلومات.

السلاح مرفوض وما هو الحل؟

الربان عصام السيد بدوي، مساعد برامج السلامة البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، استبعد إمكانية اللجوء لاستخدام السلاح في الدفاع.

وأوضح أن المنظمة البحرية الدولية في منشورها ٦٢٣ بالفقرة ٤٥ حذرت من استخدامه على متن السفينة، وفسرت ذلك بأن التعامل به يحتاج إلى تدريبات وتكلفة، وخاصة أن السفينة مدنية غرضها الاتجار والربح وليست حربية، كما أن الغلبة ستكون حال استخدامه للقراصنة، لأنهم ذو خبرة بالسلاح ومدربون؛ مما يجعل عواقب استخدامه وخيمة.

وبأسلوب "ما لا يدرك كله لا يترك كله" حرص الربان بدوي على الحديث عن بعض الوسائل التي قد تساهم في التعامل مع خطر القراصنة؛ ومنها استخدام خراطيم المياه في رش اللانشات المهاجمة، كذلك استخدام الإضاءة الشديدة لتشويش طريق المهاجمين، واستخدام الاتصالات الخارجية والداخلية لطلب النجدة، والتحكم في جميع مداخل السفينة.

إلا أنه يرى أن تعديل بعض النواحي القانونية للمشكلة قد يساهم في العلاج، وأشار في هذا الإطار إلى أن القرار رقم ١٤/٥٨٤ الصادر عن الأمم المتحدة عام ١٩٨٥ بغرض معاقبة مثل هذه الأفعال غير المشروعة لم يلزم الدول بتنفيذ عقوبات محددة على القراصنة، وهذه هي المشكلة.

مسئولية الدول

وأكد ميتربوليس على ما أشار إليه بدوي بضرورة إصدار تشريعات دولية للقضاء على الظاهرة، إلا أنه طالب أيضا بضرورة استخدام الوحدات البحرية الحربية في مراقبة الأماكن التي يتواجد فيها القراصنة، مشيرا إلى أن المشكلة الوحيدة التي تواجه استخدام هذه الوسيلة هو أن الحوادث قد تقع في المياه الإقليمية للدول بما يحد من قدرة هذه الوحدات على التصرف، وهو ما يحتاج إلى مزيد من تعاون الدول التي تقع الحوادث بمياهاها.

ومن ناحيته، حمل المهندس أحمد المناخلي نائب مدير إدارة التخطيط والبحوث والدراسات بهيئة قناة السويس الدول العربية المطلّة على البحر الأحمر المسؤولية، وقال إن أمن البحر مسئوليتهم، مشيرا إلى ضرورة إنشاء مركز إقليمي يكون مقره مدينة صنعاء، بهدف تبادل المعلومات الأمنية والتنسيق، وتلبية نداءات الإغاثة، ومواجهة أعمال القرصنة في هذه المنطقة الهامة، والأخذ في الاعتبار ضرورة الحفاظ على التوازن بين الأمن البحري وتسهيل حركة الملاحة؛ لتلافي أي إعاقات غير مبررة للتجارة البحرية الدولية في المنطقة.